CARATTERI GEOGRAFICI DELL'INSEDIAMENTO URBANO DI PORDENONE

Fra i rami della geografia antropica, la geografia urbana è uno dei più giovani, ma ha ormai acquistato una grande importanza, sia in sede teoretica che applicativa, poiché aderisce ad uno degli aspetti più vivaci e problematici della società moderna: quello dell'urbanizzazione delle masse rurali, respinte dall'evoluzione sociale e tecnologica dell'agricoltura e attratte dal rapido progresso delle attività secondarie e terziarie e dal « genere di vita » della città.

La geografia urbana nacque in Francia alla vigilia della prima guerra mondiale con un'opera fondamentale del Blanchard sulla città di Grenoble e si diffuse dopo la guerra anche in Italia con una ricerca su Bologna del Roletto e con gli studi metodologici del Toschi. Dal 1930 ad oggi alcune decine di città italiane sono state oggetto di attente indagini geografiche (fra cui una dello Scarin su Udine, pubblicata nel 1941).

Invero, afferma il Toschi (1), le città costituiscono, fra le famiglie di fenomeni ubicati e distribuiti sulla superficie terrestre, una delle meglio individualizzate e circoscritte nello spazio, con propri caratteri particolarissimi e in stretto rapporto con l'ambiente. La città è un insieme spaziale dinamico, tanto che se ne parla addirittura come di organismo geografico, alla cui formazione concorrono le condizioni naturali, la reazione umana ad esse, le strutture edilizie, l'agglomeramento demografico e le particolari funzioni politiche, sociali ed economiche.

La « curiosità » scientifica del geografo è quindi portata ad interessarsi della città nella sua origine, estensione, aspetto, come pure nella sua struttura formale e funzionale, nella dinamica evolutiva e nei rapporti che essa intesse con il territorio in cui si trova, rispetto al quale è sia causa che effetto.

Tre sono i momenti della ricerca geografica: il processo di localizzazione, per il quale la Città ha assunto la posizione e il sito dove si trova; il processo di sviluppo topografico formale e funzionale; il processo di differenziazione interna, che si manifesta nell'articolazione spaziale delle funzioni e delle forme. Diversi sono naturalmente i punti di vista dello storico,

del sociologo, dell'econonomista. Il geografo si propone di osservare obiettivamente la Città in sé stessa, qual'è nella realtà fenomenica, lasciando poi all'urbanista di trarre delle direttive finalistiche. Tale è l'impostazione che si vuole dare a questo breve sguardo alla geografia urbana della « Città del Noncello ».

* * *

Pordenone è per il geografo, come per il sociologo e l'urbanista, una città di grande interesse, non tanto per le dimensioni spaziali e demografiche, che sono ancora modeste, ma piuttosto per un certo tipo di sviluppo, a ritmo rapidissimo, simile a quello delle « città fungo ». Basti pensare che all'inizio dell'800 la popolazione cittadina si aggirava sulle cinque o sei mila unità e occupava una superficie di una trentina di ettari, mentre oggi conta oltre quaranta mila abitanti, su un'area di un buon mezzo migliaio di ettari, tanto che è ormai straripata oltre gli angusti limiti del Comune.

Tale repentino incremento demografico ed edilizio, tuttora in atto, è conseguenza di uno sviluppo economico ancor più rapido, e trova riscontro in ben poche città italiane. Pordenone si presenta oggi come una città dal lungo passato storico che ha subìto lo *choc* dell'industrializzazione, che è improvvisamente ringiovanita ed ha bisogno di rimodellarsi, di darsi un nuovo assetto urbanistico, di risolvere urgenti problemi di circolazione, di servizi pubblici, di difesa del nucleo storico e di armonizzazione del paesaggio. Ed a questo fine può essere utile una esplorazione geografica della sua origine e delle sue fasi di sviluppo.

* * *

Il processo di localizzazione urbana nella pianura friulana occidentale cominciò senza dubbio già nell'età romana, secondo la logica organizzativa di un grande impero, che aveva fatto delle città i fulcri e delle strade le maglie di un efficiente sistema amministrativo, militare e commerciale, in un regime di sicurezza e di prosperità, qual' era quello assicurato dalla *pax romana*.

Questo sistema si imperniava nella nostra regione sull'asse fondamentale della *Via Postumia* che collegava *Opitergium, Concordia* e *Aquileia,* su cui si innestava una serie di vie trasversali che portavano ai centri di coordinamento pedemontani e montani quali *Bellunum, Forum Julium Carnicum, Forum Julii, Tergeste* e di lì ai valichi alpini per il Norico e la Pannonia.

È piuttosto improbabile che la vasta area a nord dell'asse *Opitergium-Concordia,* fino alla catena principale delle Prealpi Carniche, mancasse di un proprio centro organizzativo. Le fonti storiche e cartografiche

sono invero avare di informazioni. Solo Plinio il Vecchio accenna di sfuggita ad una misteriosa *Caelina ex Venetis,* di cui ancora non si è riusciti a stabilire con certezza il sito e che potrebbe anche essersi trovata nell'alta pianura pordenonese. Abbastanza eloquenti sono invece le testimonianze archeologiche, che le amorose ricerche di Giuseppe di Ragogna hanno recentemente portato alla luce (2). Senza entrare nel merito di tali scoperte, che esulano dalla mia competenza, mi sembra decisivo soprattutto il rinvenimento di resti delle terme, di un tempio e di banchine portuali, che nel loro assieme possono caratterizzare un centro urbano, come pure molti altri reperti di tipo ornamentale.

Inoltre l'esame di alcuni toponimi miliari romani (Sesto al Reghena, Settimo di Basedo, Azzano Decimo, Settimo di Portobuffolè), nonché di alcuni toponimi prediali, mi induce a ritenere come possibile una convergenza di strade presso Pordenone, dove avrebbero potuto incrociarsi una via che da *Opitergium* conduceva direttamente al Norico risalendo il Tagliamento fino Pinzano e una che da *Concordia* portava in direzione di Sacile. Il luogo presumibile di tale centro si trova fra Torre e Cordenons, due o tre chilometri a nord-est di Pordenone, al limite interno della navigabilità dell'asse Livenza-Meduna-Noncello e presso un importante guado sul Meduna che a valle della confluenza del Cellina presenta un alveo unitario e asciutto per la maggior parte dell'anno. Purtroppo gli scavi, eseguiti finora piuttosto episodicamente, non ci permettono di valutare l'estensione di tale nucleo urbano, né fare ipotesi sull'età della sua fondazione.

Accettata, più che dimostrata, la preesistenza di un centro romano, in cui si possono riconoscere le più remote origini di Pordenone, resta ora da spiegarsi l'abbandono e la scomparsa di tale centro e il trasferimento delle sue funzioni in altro sito.

La risposta non è facile e presuppone una doppia analisi sull'evoluzione delle condizioni naturali e storiche del territorio dalla fine dell'età romana al 1000, nel corso di oltre cinque secoli.

In sede fisica dobbiamo tener presenti due fenomeni concomitanti che hanno agito in tutta la pianura padano-veneta: l'aumento del livello del mare e l'avanzata dei grandi conoidi fluvioglaciali.

Il livello del mare, salendo di alcuni decimetri (circa mezzo metro in cinquecento anni), per effetto di un eustatismo positivo postglaciale, provocò un lento arretramento della linea di costa allargando le fasce lagunari. Nella bassa pianura le acque superficiali trovarono una maggiore difficoltà di deflusso, impaludando ampie zone, come pure nella media pianura, dove l'innalzamento del livello di base della falda freatica fece arretrare verso monte la linea delle risorgive, portando qualche alterazione alla rete idrografica superficiale.

D'altra parte l'unghia del grande cono di deiezione formata dalle alluvioni dei torrenti Cellina, Colvera e Meduna, alimentata da sempre nuovi apporti, potè avanzare di qualche centinaio di metri, riducendo le aree coltivabili. I torrenti continuarono a sovralluvionare i loro letti e a variare il loro corso, formando terrazzi, e ad esondare in questo processo, durante le inevitabili piene primaverili e autunnali, il territorio circostante. Il Cellina entra ora nel Meduna, come nota il di Ragogna (3),

sull'asse S. Quirino-Rauscedo, provenendo da nord-ovest. Non è escluso però che in questo lungo periodo considerato, cessata la manutenzione dei suoi argini, abbia più volte, durante le piene, presa la via diretta, confluendo molto più a sud, fra Zoppola e Torre, devastando così il preesistente centro romano e le sue opere portuali. Le tracce di queste esondazioni sono abbastanza evidenti anche dalla semplice lettura della carta topografica. Meno attendibile è invece l'ipotesi di una continuità idrografica superficiale fra Cellina e Noncello, anche se tale fenomeno può essersi verificato alcune volte in età storica durante le massime piene. Infatti lo spessore del materasso alluvionale è tale da impedire che il torrente arrivi normalmente con le sue acque fino alla linea delle risorgive.

In sede storica bisogna rilevare che nel secolo V, e forse già prima, con il dissolvimento dell'organizzazione politico-economica romana e con la fine della pace e della sicurezza, le opere stradali ed idrauliche vengono abbandonate a sé stesse e cominciano ad andare in rovina. Il loro deterioramento rende sempre più difficili gli scambi e ridimensiona le economie locali su basi essenzialmente regionali e autarchiche. Le correnti dei traffici sono così costrette a seguire nuove vie, anche per evitare le aree idrologicamente dissestate.

Le invasioni e le scorrerie dei barbari, che avvengono lungo le grandi direttrici naturali della circolazione, provocano la decadenza dei vecchi centri stradali, già fiorenti nell'età imperiale, che vengono saccheggiati e distrutti, mentre le popolazioni cercano riparo in luoghi più scomodi, ma meno esposti all'offesa e più idonei alla difesa. D'altra parte la disarticolazione del sistema stradale romano valorizza le vie fluvio-marittime, senza contare che l'organizzazione feudale facente capo all'Impero Germanico tende ad orientare la circolazione lungo assi trasversali per permettere gli spostamenti delle milizie imperiali oltre le Alpi.

Questo processo evolutivo del quadro ambientale lascia facilmente intuire i motivi che portarono alla crisi del vecchio centro romano: da un lato l'impaludamento e le esondazioni; dall'altro le esigenze di difesa. Le popolazioni però non si discostarono dal Noncello, il corso d'acqua navigabile che rendeva possibile qualche attività commerciale e il nuovo centro sorse presso le sue rive.

Il riassestamento dell'insediamento umano avvenne per gradi, lentamente e si concluse forse verso il 1000 dopo le funeste scorrerie degli Ungari che lasciarono alla strada da loro percorsa il triste nome di *Vastata Hungarorum*. Ma fino al 1278 (4) la sede parrocchiale di Pordenone fu la pieve paleocristiana di Torre, dedicata ai martiri aquileiesi SS. Ilario e Taziano, testimoniando così i rapporti di derivazione e di continuità fra il vecchio centro romano e Pordenone.

* * *

A questo punto possiamo esaminare la posizione e il sito della nuova sede, intendendo per posizione la sua collocazione in rapporto ai fatti

naturali su scala regionale e per sito il quadro topografico in cui essa si è radicata (5).

La *posizione* non differisce molto da quella del presunto centro romano: nel mezzo della pianura compresa fra il Livenza e il Tagliamento, fra le Prealpi Carniche e il mare. Verso est l'ampio greto del Tagliamento e verso nord le catene prealpine costituiscono fasce naturali d'isolamento, conferendo maggiore individualità alla regione pordenonese, unitamente all'idrografia convergente del sistema Noncello-Meduna-Livenza, a cui si aggiungono nell'alta pianura il Cellina e il Colvera, la quale ne favorisce una gravitazione centripeta. Ma i corsi d'acqua ricchi e perenni alimentati dalle copiose risorgive attraggono tutto il territorio verso il mare, reso ancora più vicino e più accessibile dall'ampia cimosa lagunare. Così al porto interno di Pordenone veniva consentita una funzione d'intermediazione a largo raggio fra Venezia e il Friuli.

Il *sito* del primo nucleo pordenonese si trova appunto sulla riva destra del Noncello, pressoché al limite della sua navigabilità, presso una discreta insenatura e un facile traghetto. È significativo che uno dei santi più raffigurati nell'iconografia religiosa delle vecchie chiese pordenonesi sia proprio San Cristoforo (6), il leggendario traghettatore di Cristo (pala d'altare del Pordenone nel Duomo, affreschi sulle pareti esterne sud delle chiese parrocchiali di Villanova e di Rorai Grande). La difesa dalle acque era assicurata da una « motta » o dosso alluvionale asciutto e ben consolidato (m. 23), sopraelevato di almeno cinque metri sul livello del fiume e isolato da una cintura idrografica costituita da due modesti rivi, più volte rimaneggiati, la Roggia di Codaforā ad ovest e quella dei Molini a nord-est, che costituivano un fossato di difesa attorno alle mura. Siccome a sud oltre il Noncello c'erano delle bassure acquitrinose, Pordenone non divenne un centro doppio di ponte, come altri centri fluviali, ma si sviluppò verso nord lungo il dolce declivio della motta, verso le terre asciutte su cui passavano di preferenza le vie di comunicazione stradali e dove più agevoli sono le costruzioni edilizie. Non bisogna poi dimenticare che a sud esisteva una fitta boscaglia, mentre a nord si estendono tuttora le formazioni erbacee dei « magredi ». Inoltre le risorse naturali del sito, ad eccezione dell'acqua e dell'argilla, erano piuttosto modeste e presto esauribili (legnami), cosicché sullo sviluppo urbano influirono assai di più i fattori di relazione (comunicazioni e scambi commerciali), che quelli di produzione (agricoltura, allevamento, foreste). Le condizioni topografiche hanno quindi predeterminato, con il concorso indubbio di fattori storici, un'espansione urbana verso nord.

Il piccolo centro pordenonese presentò infatti, fin dalle origini, una chiara vocazione commerciale, dovuta sia al sito favorevole che alla posizione di crocevia in regione eterogenea, a contatto fra le diverse economie dell'alta e della bassa pianura, in condizioni di poter comunicare con le vallate montane e con il mare.

In antitesi con questa situazione centripeta erano però presenti, fin dalle origini, anche notevoli forze centrifughe che potevano indirizzare la circolazione dell'alta pianura lungo l'arco pedemontano verso Sacile-Treviso o verso Spilimbergo-Udine e quella della bassa sull'asse S. Vito-Portogruaro, servito dal fiume Lèmene. Furono poi i fattori storico-politici

a far prevalere l'una o l'altra forza, finché la rivoluzione industriale attribuirà a Pordenone una nuova e più efficace capacità competitiva, con la quale riuscirà un po' alla volta a legarsi buona parte del territorio situato alla destra del Tagliamento.

Il successo della localizzazione non dipese quindi solo dalla posizione geografica e topografica, ma anche dal concorso di fattori artificiali, fra cui il più importante, almeno agli inizi, fu l'isolamento politico-amministrativo di Pordenone, avvenuto per fortunose vicende feudali, quale « exclave » della Casa d'Austria nel territorio patriarcale. Questa situazione, perdurata per ben duecentotrent'anni, dal 1278 al 1508, fece di Pordenone una città privilegiata nell'ambito del sistema politico-economico austriaco, di cui era una delle maggiori teste di ponte commerciali sull'Adriatico. Vi furono così richiamati iniziative ed esperienze, quadri dirigenti e manodopera delle più svariate provenienze, da cui scaturì un contesto umano vario e dinamico, che seppe mantenere la sua originalità anche dopo l'inserimento nella Repubblica Veneta.

Il dominio veneto, pur conservando alla città i suoi privilegi e l'autonomia amministrativa (il provveditore-capitano non dipendeva dal luogotenente della Patria del Friuli), non potè evitare un indebolimento della posizione cittadina rispetto al territorio di fronte all'accentuarsi delle forze centrifughe, ma le funzioni urbane di Pordenone poterono resistere fino alla favorevole congiuntura ottocentesca, grazie al vecchio sistema fluvio-stradale rivitalizzato dagli interessi commerciali di Venezia.

* * *

Passando a considerare *lo sviluppo urbano*, il secondo momento dell'indagine geografica, si pone innanzi tutto un problema preliminare; ammesso che Pordenone si sia formata gradualmente, quale borgo di barcaioli e di contadini, a quando si possono far risalire i suoi caratteri urbani, ossia quando essa divenne veramente una città?

Noi sappiamo che la città medievale europea nasce dall'incontro di tre componenti: il posto fortificato, il luogo di culto e il mercato e, rispettivamente di tre classi sociali: la nobiltà, che si assicura il potere civile e militare, il clero e la borghesia. Non ci resta ora che ricercare le prime testimonianze storiche dell'esistenza di questi elementi attraverso le loro materializzazioni edilizie.

La prima cinta muraria attorno all'apice della motta viene generalmente fatta risalire al XII secolo. Il castello, invece, simbolo del potere militare e naturale completamento della cittadella, venne eretto appena nel 1276 dal duca Filippo Ulrico di Carinzia, capitano imperiale (7).

Anche sulla costruzione della prima chiesa non ci sono notizie sicure, ma certamente un edificio cultuale preesisteva al Duomo, costruito appena a partire dal 1365. Un primo campanile romanico è segnalato già nel 1219 e al 1309 risale la chiesa di Santa Maria degli Angeli dell'antica Fraterna dei Battuti, poi annnessa all'Ospedale Civile.

Il porto commerciale era attivo già nel 1220 (8), anno in cui fu de-

vastato dalle soldatesche patriarcali, mentre la prima notizia sul mercato è del 1232 (9), quando la « muta » fu attribuita ad Enrico Pitter di Ragogna. Il primo statuto comunale fu concesso nel 1291 e nello stesso anno ebbero inizio i lavori per la costruzione del Palazzo Municipale.

Da tutti questi dati possiamo desumere che Pordenone abbia assunto una chiara fisionomia urbana, funzionale e strutturale nel corso del XIII secolo. Non bisogna però trascurare che fino all'incendio del 1318 l'abitato era costruito per lo più in legno, data l'abbondanza di quella materia prima e la distanza non indifferente delle cave di pietra. Solo durante il secolo XIV il centro potè abbellirsi di case e monumenti in mattoni, con ornamenti in pietra, proveniente per lo più per via d'acqua dall'Istria o per via di terra da Travesio (il Duomo, il Campanile e il Palazzo Comunale vengono compiuti verso la metà del '300), acquistando così anche una dignità architettonica urbana.

Nei primi tempi la consistenza demografica doveva essere molto modesta, come del resto in tutte le città medievali, caratterizzate dalla massima economia di spazio. I primi dati risalgono alla fine della dominazione austriaca (1508), quando vengono registrate nel giro delle mura, ormai ampliate, trecentoventisei famiglie, per un complesso di circa duemila persone (10). Ma fuori delle mura vi erano i sobborghi degli artigiani e dei mercanti e alcuni conventi, mentre dalla Terra Murata dipendevano anche ville rurali che formavano il Territorio: Cordenòns, San Quirino, Rorai Grande, Valle, Noncello, Villanova e Poincicco, e per qualche tempo anche Fiume Piccolo e Zoppola.

Lo sviluppo urbano, che come abbiamo visto non fu per nulla influenzato dal preesistente centro romano, ebbe dunque il suo primo nucleo sulla motta nel Borgo San Marco. La prima cinta muraria, che racchiudeva una superficie di circa quattro ettari, aveva due porte, « de Soto » e « de Sora », che si aprivano rispettivamente a sud sul porto e a nord sulla Porcìa-Cordenòns.

Un primo ampliamento della cerchia avvenne verso est già nel corso del XIII secolo, includendo le attuali piazze del Castello e della Motta. Ma anche la « Porta de Sora », chiamata poi « Porta Trevigiana », venne spostata nel corso del XVI secolo per includere il Borgo Grande, che si era formato fuori mura con tipico sviluppo stradale, orientato a nord sul declivio della motta.

La Terra Murata raggiunse così un'estensione di circa otto ettari, cioè il doppio di quella del primo nucleo. Per agevolare il movimento della popolazione vennero aperte ad ovest la Porta dei Cappuccini e ad est quella dei Domenicani. Nel 1493 venne anche costruito un nuovo porto di muro scarpato, lungo circa quaranta metri (11). Fuori della Porta de Soto, poi denominata « Porta Furlana », erano sorte sulle rive del Noncello, accanto a quelle dei barcaioli, numerose case di artigiani della ceramica, « scodelari » (12) e « bocalari », che avevano lì a loro disposizione l'acqua, l'argilla e la legna per cuocere le loro terraglie, nonché lo spazio necessario per tale attività. Si formarono così i borghi di S. Giuliano (oggi assorbito da Borgo Meduna) e S. Gregorio. Fuori della « Porta Trevigiana », nel sito dell'attuale Piazza Cavour, si erano invece raccolti lanaioli e setaioli, che ricevevano la materia prima dall'alta pianura. Verso la metà

del '400 è anche testimoniata l'esistenza di battirame e di battiferro attorno alla Vallona (1453), mentre nel 1460 sorse sulla roggia Codafora, a sud della città, la prima cartiera, che dai conti Altan passò poi agli Ottoboni e ai Lustig (13).

Questi artigiani, per lo più immigrati dalle regioni vicine, diedero un cospicuo apporto alla struttura sociale e alla vita civica pordenonese, in cui si inserirono con le loro Scuole o Fraterne, come quella di S. Biagio o dei lanaioli (14), che si raccoglieva attorno all'Arco della Bossina e si era fatta ricordare nel Duomo con l'offerta di una pala d'altare, opera di Marcello Fogolino (1523). Anche i barcaioli del Noncello erano iscritti ad una Fraterna, quella di S. Nicolò, a cui era riservata nel Duomo un'apposita cappella.

All'inizio del '500, quando la città passò dagli Austriaci ai Veneziani, la situazione era ormai matura per un ulteriore avanzamento della cinta muraria. Venne riempito il fossato che divideva il Borgo Grande dal Borgo S. Giovanni e fu costruita una nuova porta, quattrocento metri a nord di quella Trevigiana (presso l'attuale Piazzale Don Bosco), sulla strada per S. Daniele. Vennero inoltre inclusi nell'area amministrativa cittadina i borghi suburbani di S. Caterina, S. Giorgio, S. Giacomo, S. Antonio, S. Gottardo e, oltre il Noncello, S. Giuliano e S. Gregorio. Nel 1588, quando ormai la popolazione urbana era salita a settemila abitanti, come risulta nella relazione della visita pastorale compiuta dal vescovo di Concordia mons. Sanuto, la parrocchia di S. Marco era divenuta troppo ampia per poter soddisfare alle esigenze di tanti fedeli e perciò venne sdoppiata con l'istituzione della parrocchia di S. Giorgio, la cui chiesa venne eretta nel nuovo rione dei borghi. Così alla fine del '500 la formazione del nucleo storico era ormai completa lungo l'asse sud-est nord-ovest (circa un chilometro) costituito dagli attuali Corsi Vittorio Emanuele (ex Contrada Maggiore) e Garibaldi. Entro un perimetro, di circa quattro chilometri si era sviluppata una città di una trentina di ettari, con tutte le funzioni e i servizi tipici di un centro urbano medievale, con una pianta allungata, di tipo stradale e il baricentro nell'attuale Piazza Cavour.

Il lento accumulo della ricchezza pubblica e privata permise anche nel corso del periodo veneto notevoli abbellimenti che ingentiliscono con note rinascimentali e barocche l'austero volto romanico-gotico della cittadella. Nel 1542 venne costruito il corpo avanzato del Palazzo Comunale, sorgono i palazzi Policreti, Cattaneo, Ricchieri, mentre le chiese si adornano di pale e d'affreschi del Pordenone. Di fronte al porto sul Noncello, oltre il Ponte Adamo ed Eva, venne eretta la chiesa della SS. Trinità, a dar veste urbana ai borghi artigiani della riva sinistra, e più a valle il santuario della B. Vergine delle Grazie. Ai conventi già esistenti si aggiunge ad est della città quello dei Domenicani (oggi Tribunale) che nel 1696 ottenne l'apertura di una nuova porta nelle vecchie mura per favorire l'accesso dei fedeli.

Dopo le ultime scorrerie dei Turchi e la guerra gradiscana, le mura perdono la loro importanza difensiva, sono d'impaccio ai movimenti, per

Pordenone secondo il Catasto Napoleonico del 1809. Scala 1:7000 circa.

(Archivio di Stato di Venezia - Sezione di Fotoriproduzione.

Borgo della

cui comincia uno stillicidio di sbrecciature che le fa andare in rovina. Cessano quindi le ragioni di un insediamento intensivo e la formazione di sobborghi a ridosso delle porte, come era avvenuto fino allora. L'espansione urbana può così avvenire più liberamente, in modo estensivo, lungo tutte le direttrici stradali, influenzata dalle ville più vicine. Alla fine del '700 sono soprattutto due ville, quelle di Torre e di Rorai Grande, ad esercitare una funzione di richiamo aprendo la pianta urbana a ventaglio verso nord-est e verso nord-ovest.

Ma la consistenza demografica non subisce ulteriori incrementi poiché la peste nel 1631 dimezzò la popolazione che poi rimase stazionaria fino alla fine del '700 per cui l'incremento della superficie urbana è dovuto sostanzialmente allo sfollamento del nucleo trecentesco e alla ridistribuzione dei suoi abitanti su una pianta più vasta.

L'Ottocento cominciò con lieti auspici poiché Pordenone riuscì per breve tempo a realizzare le sue potenzialità direttive sulla « Destra Tagliamento », divenendo nel 1805 capoluogo del Distretto del Noncello, nella prima sistemazione amministrativa del Regno Italico. L'anno seguente però tale distretto fu annesso al Dipartimento di Passariano, successivamente denominato del Tagliamento.

Alla fine del periodo napoleonico vennero poste le basi per un nuovo sviluppo urbano con la costruzione della strada postale Treviso-Udine (poi Pontebbana), che fu inaugurata nel 1816, e l'erezione di due ponti ad est della città, uno sul Noncello e uno sul Meduna e, più oltre del ponte della Delizia, sul Tagliamento. Mentre iniziava la decadenza delle vecchie strade che convergevano ai guadi di Torre e di Cordenòns, un nuovo asse di urbanizzazione diveniva operante fra la Piazza Cavour e il ponte sul Noncello (Viale Martelli). E un'altra direttrice urbana si apriva nel 1855, quando furono inaugurati i tronchi ferroviari Pordenone-Treviso e Pordenone-Casarsa, sulla Ferrovia veneto-illirica o meridionale, che nel 1860 raggiungeva anche Udine. La stazione ferroviaria, costruita ad ovest dell'abitato, divenne ben presto un nuovo polo di attrazione, che favorì l'insediamento lungo l'asse della Via Mazzini, soprattutto a carattere commerciale e industriale.

Mentre la Serenissima aveva mantenuto attive le vie trasversali fluviomarittime, per cui faceva defluire il legname dei boschi prealpini verso l'Arsenale, l'Austria, amministratrice del Lombardo-Veneto, creò un grande sistema di comunicazioni longitudinali sulla direttrice Milano-Trieste, collegando Pordenone ai centri economici più vivi e più dinamici della Lombardia, del Veneto e del Litorale giuliano. Ed è significativo che tale allacciamento si sia realizzato per Pordenone con cinque anni di anticipo rispetto ad Udine, mettendola in condizioni di vantaggio nel processo di industrializzazione. Furono infatti queste infrastrutture a valorizzare gli altri fattori potenziali dell'ambiente pordenonese, quali le risorse idriche, l'esperienza imprenditoriale e manifatturiera maturata nelle botteghe artigiane e l'esuberanza di manodopera disciplinata e inizialmente poco esigente.

Lo sviluppo urbano dell'800 e del primo '900 fu infatti una stretta conseguenza delle localizzazioni industriali, che sottrassero all'agricoltura estese superfici, richiamarono in città centinaia di lavoratori, provenienti anche dal Trevigiano e dal Bellunese e promossero un rapido pro-

cesso di urbanizzazione nelle ville del Territorio.

La prima iniziativa veramente industriale risale già al 1811, quando Giuseppe Galvani, il prototipo dei capitani industriali pordenonesi, aprì presso l'antica chiesetta di S. Antonio una fornace per la produzione di terraglie e stoviglie, nel solco della tradizione artigianale del Medio Evo. Da dodici operai iniziali, l'occupazione salì ad ottanta nel 1827, a centoventi nel 1872. Ma fu nel 1840 che cominciarono ad arrivare i cotonieri, germanici, svizzeri e italiani, provenienti da Trieste, dalla Lombardia e poi dal Veneto, attratti dall'esperienza tessile dei lanaioli e dei setaioli, dalle buone disponibilità di energia idraulica, dai buoni collegamenti con i porti di entrata della fibra, dall'ampio mercato di consumo veneto-friulano. I primi stabilimenti sorsero a Torre e a Rorai Grande e poi a Borgo Meduna, a Cordenòns, a Porcìa, a Fiume Veneto (15).

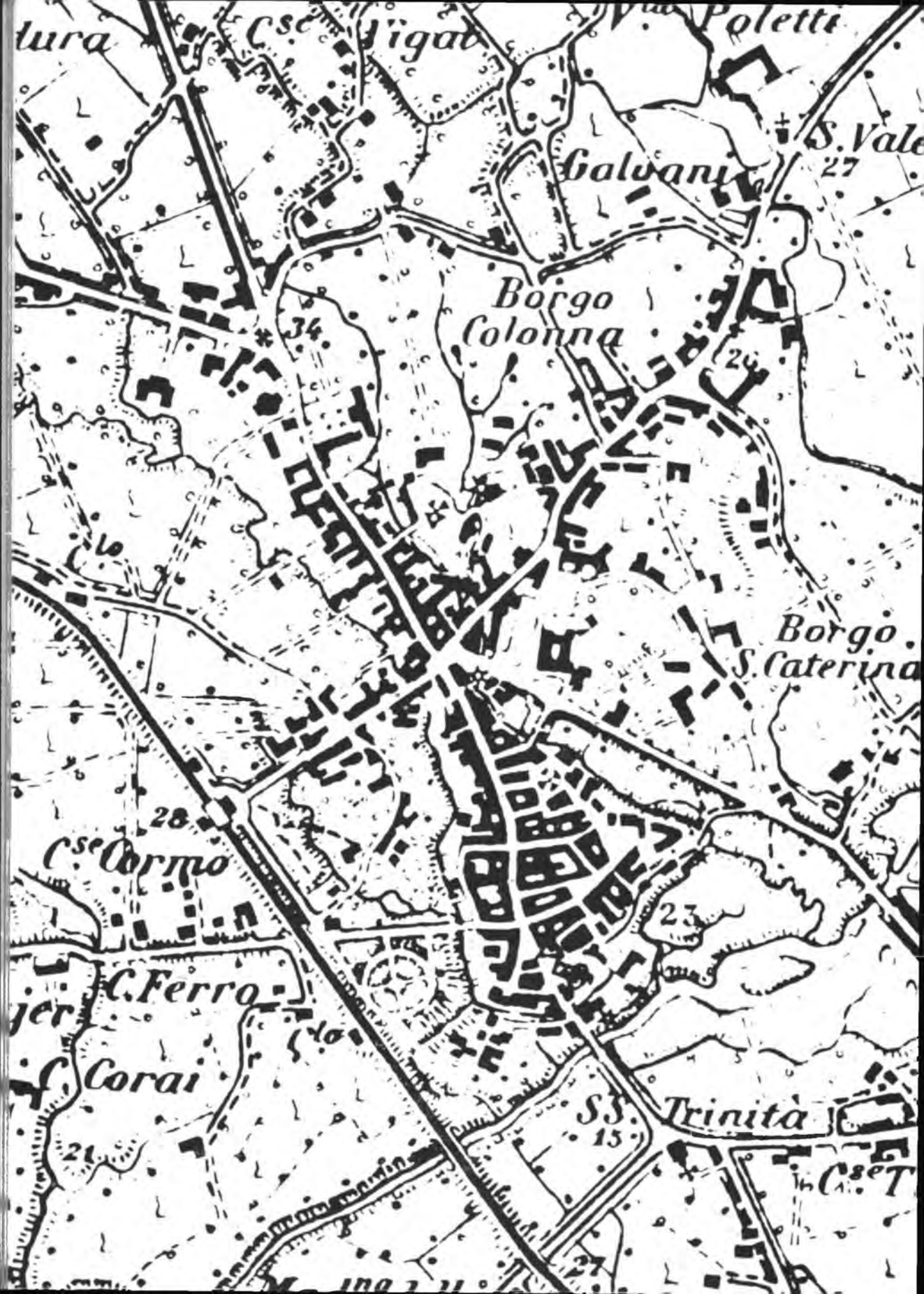
La popolazione urbana, che all'inizio dell'800 si aggirava sui cinquemilacinquecento abitanti, con la promozione di Torre e Rorai Grande a rioni cittadini, con le immigrazioni e l'incremento naturale raggiunse alla fine del secolo i dodicimilacinquecento. Gli addetti industriali ebbero in realtà tassi anche maggiori di aumento, ma conservarono in gran parte la residenza nei vicini comuni rurali, senza contare poi che alcuni grossi stabilimenti erano sorti anche fuori dei limiti amministrativi di Pordenone, a Fiume Veneto, a Porcìa e a Cordenòns (che divenne comune autonomo nel 1813), intessendo fra questi centri una stretta rete di interessi e di problemi comuni e legandoli sempre di più al centro direttivo pordenonese.

La pianta urbana divenne in un primo tempo decisamente radiocentrica con il suo baricentro in Piazza Cavour e cinque raggi costituiti rispettivamente dai Corsi Vittorio Emanuele e Garibaldi (centro storico), dal Viale Martelli, dalla Via Mazzini e dalle Vie Bertossi-Cavallotti. Nella seconda metà dell'800 essa assunse però uno sviluppo multinucleare, imperniato sui nuclei secondari di Rorai Grande, Torre e Borgo Meduna, da cui cominciarono a diramarsi altre digitazioni radiali tendenti a riempire gli intervalli con il nucleo maggiore.

Siccome la zona delle risorgive e i fiumi Noncello e Meduna rappresentavano ostacoli notevoli a sud e ad est, dove pure esistevano le ville rurali di Valle, Noncello e Villanova, l'espansione urbana procedette a macchia d'olio verso nord ed ovest, di modo che la pianta di Pordenone cominciò ad allungarsi sull'arco compreso fra Rorai Grande - Piazza Don Bosco - Torre. L'abbattimento della Porta Furlana (1837), la costruzione del secondo ponte sul Noncello e l'apertura fra i due ponti di una via rivierasca, rese più stretti i rapporti con Borgo Meduna. Nel 1816 era stata parzialmente demolita anche la Porta della Bossina (ex Trevigiana) per migliorare la circolazione in Piazza Cavour (16).

Questa fase dello sviluppo urbano proseguì nel primo decennio di questo secolo e, dopo la stasi bellica, fra il 1920 e il 1940, con l'insediamento di nuove industrie del settore alimentare, meccanico e del legno e con un ulteriore incremento di popolazione urbana che alla vigilia della seconda guerra aveva raggiunto quasi venticinquemila abitanti. L'opera conclusiva che suggellò questo intenso periodo fu la creazione, avvenuta nel 1938-39, dell'anello di circonvallazione che avvolge tutto il centro otto-

Poletti
Galvani
S.Vale
27
Borgo
Colonna
34
Borgo
S.Caterina
28
Cse Cormo
C.Ferro
Corai
23
SS. Trinità
15
21

Pordenone nel 1891. Scala 1:7000 circa. *(Ridisegnato dai tipi dell'I. G. M.)*

centesco decongestionandolo e assorbendo il traffico di scorrimento della Strada Statale Pontebbana.

Giova ricordare che alla fine di questo lungo periodo di espansione la forza di attrazione urbana pordenonese viene frenata dalla costruzione della ferrovia pedemontana Sacile-Pinzano, di quella tilaventina Pinzano-Portogruaro e della Casarsa-Motta di Livenza, linee che tagliano fuori la città del Noncello e favoriscono il potenziamento, ai margini della pianura, di poli di attrazione secondari quali Sacile, Maniago, Spilimbergo e S. Vito, che agiscono in funzione centrifuga. D'altra parte la struttura amministrativa centralizzata dello Stato Italiano determina una serie di legami coattivi con Udine, divenuti più gravosi dopo il 1927 con la soppressione della Sottoprefettura (17).

L'ultima fase dello sviluppo urbano pordenonese ha inizio dopo la seconda guerra mondiale, verso il 1948, ed è anche questa volta una conseguenza del processo di industrializzazione. Sennonché il ruolo che fin dalla metà dell'800 aveva svolto l'industria tessile, viene ora preso dall'industria meccanica, o meglio da una industria meccanica, la Zanussi REX (18), altra iniziativa squisitamente locale, su cui ormai l'economia pordenonese si impernia. Nata come piccola officina ancora nel 1916, nel periodo interbellico la ditta si dedicò alla costruzione di fornelli e di cucine economiche a legna e carbone. Fu in questo dopoguerra che con spirito imprenditoriale veramente pionieristico gli Zanussi seppero inserirsi nella logica industriale della produttività e dei consumi di massa nel settore degli elettrodomestici. Da poche decine di dipendenti, l'occupazione raggiunse già nel 1954 le quattrocento unità, salendo a mille nel 1959 e a ottomila nel 1966. Dopo il trasferimento del maggiore stabilimento nel Comune di Porcìa, la ditta dispone di una superficie di sessanta ettari (circa due volte quella del centro storico), di cui sedici coperti da fabbricati. Il Viale Grigoletti è così divenuto rapidamente un nuovo asse di sviluppo urbano e di insediamento industriale, che indirizza la pianta cittadina verso ovest, lungo la Pontebbana, oltre i limiti amministrativi del Comune di Pordenone.

Più recentemente altre grandi localizzazioni industriali, quelle delle ceramiche sanitarie S.C.A.L.A. e I.L.C.A.S., hanno cominciato a richiamare lo sviluppo urbano sulla Via Udine e oltre il Meduna, verso est, lungo la Pontebbana, nei Comuni di Fiume Veneto e di Zoppola, i cui capoluoghi sono in fase di rapida urbanizzazione.

L'incremento dell'occupazione, che ha avuto nel periodo 1951-1964 un ritmo velocissimo, ha portato come conseguenza un nuovo raddoppio (in soli venti anni) della popolazione urbana e un vertiginoso *boom* edilizio in tutta l'ampia fascia settentrionale che si estende a semicerchio fra Borgo Meduna, Cordenòns, la Comina e Porcìa, con una lunga base di cinque o sei chilometri sulla strada Pontebbana. Si tratta di uno zampillìo urbano tuttora in atto e destinato a proseguire per molti anni, data la tendenza dei lavoratori pendolari che provengono da tutta la Destra Tagliamento a stabilirsi nell'area urbana, in prossimità dei posti di lavoro.

Il vecchio anello di scorrimento del 1939 è così venuto a trovarsi, specie nel perimetro nord, nel mezzo dell'area di espansione e a trasformarsi in un asse fondamentale dei servizi e delle attività terziarie. Ne è derivato un congestionamento della circolazione che ha reso necessaria e urgente la costruzione di un nuovo grande semianello di circonvallazione per il traffico di scorrimento extraurbano, il Viale Venezia, fra il ponte sul Meduna e lo stabilimento Zanussi di Porcìa. E' evidente che questo nuovo « ring » rappresenterà un importante elemento di richiamo non solo di nuove attività, ma anche di quelle già esistenti, ristrette e soffocate nelle aree di vecchio insediamento.

* * *

A questo punto viene il terzo momento della ricerca geografica: la differenziazione urbana in quartieri e aree funzionali articolate e specializzate.

Le varie fasi di espansione urbana ci hanno già permesso di riconoscere una diversificazione cronologica dei vari aggregati cittadini, in cui è anche implicita una diversificazione delle strutture edilizie, secondo altezza, stile, materiali usati, carattere della pianta e del tetto, dimensioni delle strade e delle piazze.

Nel centro storico è facile distinguere il nucleo trecentesco con il Borgo S. Marco e il Borgo Grande e il nucleo quattrocentesco e cinquecentesco con il Borgo S. Giovanni, il Borgo S. Giorgio e i resti degli altri borghi minori, spianati dallo sviluppo edilizio più recente. Si tratta di case basse, a due piani, costruite in mattoni secondo precisi stili architettonici che vanno dal gotico al barocco, con pianta quadrangolare che racchiude all'interno un cortile, tetto a pioventi in cotto, fra strade strette accompagnate da portici.

La città ottocentesca e del primo Novecento si può invece riconoscere nei quartieri di Via Mazzini e Viale Martelli, con edifici a quattro piani, in mattoni, senza ricerca architettonica o accennanti al neoclassico, con tetti più vari, su strade e piazze più ampie. A questo stadio cronologico si trovano sostanzialmente anche i rioni di Rorai Grande, di Torre e di Borgo Meduna, dove su strutture edilizie rurali si sono innestati i miglioramenti e gli abbellimenti del nuovo ceto sociale operaio, accanto a case popolari disadorne, ad alveare, frutto della fretta e dell'economia.

Nel periodo interbellico lo stile monumentale imperiale ha lasciato qua e là qualche traccia, come in Piazzale XX Settembre, generalmente però soffocata dalla più recente edilizia postbellica che ha creato a nord della città una cintura di grattacieli in cemento e in vetro, dai tetti a terrazzo, dai colori vivaci, accanto a graziose villette residenziali con giardino e a grandi capannoni industriali dalla copertura in lamiera ricurva.

Pordenone nel 1952. Scala 1:7000 circa. *(Ridisegnato dai tipi dell'I. G. M.,*

V.la Poletti
34
26
28
23
puccini
C.lo
15
Corai
26
S.S. Trinità
C.se Ti
25

Il processo di differenziazione funzionale cominciò già nel nucleo medievale, dove nel Borgo S. Marco si erano raccolti gli edifici del potere civile e militare e del culto, nel Borgo Grande le case residenziali dei nobili, fuori porta le case-bottega degli artigiani e dei mercanti e le catapecchie dei barcaioli. Se il Borgo S. Marco era il centro direzionale, il Borgo Grande era il centro residenziale e degli affari, i borghi minori i quartieri della borghesia artigiana e mercantile.

Questo processo riprende nell' 800 in seguito alla assunzione di nuove funzioni e al riassestamento urbanistico derivante dalla congestione del nucleo storico. A ovest della città si forma la zona ferroviaria, che diventa rapidamente anche una zona industriale, a Rorai Grande, a Torre e a Borgo Meduna si formano zone industriali con annessi quartieri operai. Il nucleo storico assume la funzione di centro amministrativo, culturale e commerciale, mentre il vero polo degli affari diviene la Piazza Cavour e in un secondo tempo anche il Piazzale XX Settembre.

Nel corso di questo secolo sorgono nuove aree specializzate cimiteriale e sportiva, a ovest della città, oltre la linea ferroviaria, militare e ospedaliera a nord lungo il Viale Montereale, scolastica pure a nord, con il Centro Studi, religiosa a est con l'insediamento del Seminario, due grandi aree verdi attorno al Piazzale IV Novembre e nel Piazzale Ellero, una zona archeologica a Torre, e nuovi comprensori industriali sul Viale Grigoletti e Via Udine. Recentemente è sorto anche un quartiere fieristico (Via Molinari), mentre i mercati sono stati decentrati dal Corso Vittorio Emanuele in Piazza dei Grani, Piazza Roma, Piazza Pescheria e la stazione delle autocorriere in Piazza Risorgimento. In quest'ultima fase i locali d'affari si sono trasferiti in buon numero sull'anello settentrionale della circonvallazione, dal ponte della Pontebbana sul Noncello a Piazza Don Bosco, che tende a divenire il nuovo asse della vita urbana pordenonese.

L'area urbana si presenta però ancora molto discontinua, racchiudendo ampie maglie rurali, e disarticolata, poiché le opere stradali e l'installazione dei servizi non sempre è riuscita a tener dietro ad una espansione che, oltre che rapida, è stata quanto mai estensiva. Il processo di differenziazione funzionale è ancora embrionale e confuso, anche perché non ha potuto essere guidato da un preciso piano regolatore. Inoltre non bisogna dimenticare che lo sviluppo più recente di Pordenone è stato caratterizzato da un'urbanizzazione frazionata, proveniente da più nuclei ed ha incontrato anche l'ostacolo non indifferente dei confini amministrativi e del difficile coordinamento intercomunale. Cosicché oggi non è facile il riconoscimento della città reale, composta da elementi molto eterogenei sparsi in almeno tre Comuni. Più che di una conurbazione, come viene spesso indicato questo fenomeno, si dovrebbe parlare di un distretto urbano intercomunale che tende a divenire conurbazione.

Si presenta perciò sempre più impellente la ricerca di un urbanismo, ossia la pianificazione territoriale dello sviluppo urbano e industriale, poiché è evidente che esso non può essere la cieca risultanza di migliaia di iniziative individuali, incuranti talvolta dell'interesse generale. Pordenone ha forse finora un po' abusato dello spazio, la grande risorsa che possiede, utilizzandolo con un certo empirismo. Deve ora provvedere ad un ordina-

mento urbano che lasci alle generazioni future una città funzionale, adatta alle esigenze spirituali, sociali ed economiche dell'uomo moderno.

GIORGIO VALUSSI

NOTE

(1) U. TOSCHI, *Geografia urbana,* in « Un sessantennio di ricerca geografica italiana », Roma, Soc. Geogr. Ital. 1964, pp. 293-301.

(2) G. DI RAGOGNA, *Scoperte romane nel Pordenonese,* in « La Panarie », Udine, XVII (1949), pp. 26-28; *Piccola Mostra delle origini,* Pordenone, Arti Grafiche, Cosarini, 1949, pp. 67.

(3) G. DI RAGOGNA, *L'origine di Cordenòns,* Pordenone, Cosarini, 1963, pp. 9-14.

(4) A. BENEDETTI, *Breve storia di Pordenone,* Ed. « Il Noncello », Pordenone, Arti Grafiche Cosarini, 1956, p. 23.

(5) Per il metodo di studio vedi P. GEORGE, *Geografia delle città,* Napoli, Ed. Scient. Ital., 1964, pp. 263 e A. SMAILES, *Geografia urbana,* Padova, Marsilio Ed., 1964, pp. 161.

(6) Cfr. V. MUZZATTI, *Guida illustrata di Pordenone,* Pordenone, Ed. Portus-Naonis, 1956, III ed., *(passim).*

(7) Il castello che si trova su un dosso a nord della motta, nettamente separato dalla cittadella, fu abbattuto nel 1883 per la costruzione delle carceri (A. BRUSADINI, *Pordenone medievale e moderna,* in « Le cento città d'Italia », Milano, Sonzogno, 1928, p. 5).

(8) A. BENEDETTI, *op. cit.,* p. 16.

(9) A. BENEDETTI, *op. cit.,* p. 11.

(10) Cfr. A. BENEDETTI, *Considerazioni sullo sviluppo della popolazione di Pordenone,* ne « Il Noncello », 5, 1955, pp. 77-80. Nel 1487, dopo la peste di due anni prima, la popolazione si era ridotta a sole quaranta famiglie (circa ottocento-mille persone).

(11) A. BENEDETTI, *Breve storia di Pordenone, op. cit.,* p. 39.

(12) Cfr. V. MUZZATTI, *Artigiano d'altri tempi. L'arte degli « scodelari »,* in « Catalogo II Fiera Campionaria Friuli-Venezia Giulia », Pordenone, Cosarini, 1948, p. 67; C. ERMACORA, *Ceramisti di Pordenone,* nell'opera « Il Friuli - Aspetti caratteristici del lavoro », Udine, C.C.I.A., 1953, pp. 39-46.

(13) A. BENEDETTI, *op. cit.,* p. 102.

(14) Lo statuto della Confraternita venne approvato da Pantasilea Baglioni, vedova di Bartolomeo d'Alviano.

(15) Cfr. A. ARBOIT, *Il cotonificio di Pordenone,* in « Giornale di Udine », 1875, estr. di pp. 23.

(16) A. BENEDETTI, *op. cit.,* p. 32.

(17) M. MARASCO, *Il circondario di Pordenone,* Udine, Tip. Del Bianco, 1958, pp. 35.

(18) G. BONANNI, *La Zanussi REX di Pordenone,* Boll. Uff. C.C.I.A., Udine,

XIII (1959), 6, estr. di pp. 4; *Industrie Zanussi,* a cura dell'Uff. Pubbl. Relaz., 1964, pp. 126, ill. 78.

NOTA BIBLIOGRAFICA

In mancanza di una monografia di geografia urbana, si segnalano tutte quelle pubblicazioni di carattere storico ed economico da cui si possono attingere elementi per la ricerca delle origini e dello sviluppo cittadino. Prima del '900 le indicazioni bibliografiche sono collocate in ordine cronologico, dopo in ordine alfabetico.

(1) G. MOTTENSE, *Breve compendio di varie notizie dell'antica dinastia di Pordenone, con un saggio delli statuti, privilegi del civico governo e di metodi del consiglio, aggiuntovi qualche astratta idea del commercio,* Pordenone, Tip. Gatti, 1803, pp. 53.

(2) V. TINTI, *Compendio storico della città di Pordenone, con sunto degli uomini che si distinsero,* Venezia, Cordella, 1837, pp. 142.

(3) G. D. CICONI, *Cenni storico-statistici sulla città di Pordenone,* in « Monografie Friulane », II (1847), pp. 1-39.

(4) G. VALENTINELLI, *Diplomatarium portusnaonense. Series documentorum ad historiam Portusnaonis spectantium quo tempore (1276-1514),* in « Fontes rerum Austriacarum », Vol. XXIV, Vienna, k. k. Staatsdruckerei, 1865, pp. VIII-482.

(5) G. OCCIONI BONAFFONS, *Pordenone nel Medio Evo,* in « Atti Accademia Scienze, Lettere e Arti di Udine », S. II, Vol. II (1873), pp. 93-107.

(6) A. ARBOIT, *Il cotonificio di Pordenone,* in « Giornale di Udine », 1875, estr. di pp. 23.

(7) V. CANDIANI, *Notizie corografiche e storiche del Comune di Pordenone,* in « Dizionario Corografico dell'Italia », Milano, Vallardi, 1878, Vol. VI, pp. 460-466.

(8) S. MANTICA, *Cronaca di Pordenone dal 1432 al 1544,* con aggiunte posteriori, Pordenone, Ed. Mantica, 1881, pp. 39.

(9) P. DI MONTEREALE, *Matricola del traghetto di Pordenon, segregato dall'altro traghetto di Porto Buffolè l'anno 1701,* Pordenone, Gatti, 1888, pp. 16.

(10) F. CAVICCHI, *Pordenone nei secoli XVI - XVII e XVIII,* in « Nuovo Archivio Veneto », Venezia, T. XX (1900), estr. di pp. 97.

(11) V. BALDISSERA, *Qualche notizia sullo stato politico ed economico di Pordenone fra il Quattro e il Cinquecento,* in « Pagine Friulane », XV (1902), pp. 49-50.

(12) A. BENEDETTI, *L'antico ordinamento civico di Pordenone,* Pordenone, Arti Grafiche, 1924, pp. 53.

(13) A. BENEDETTI, *La vita nella Pordenone settecentesca secondo la Cronaca inedita di G. B. Pomo,* ne « Il Noncello », 3 (luglio 1954) e numeri successivi. Nella prefazione sono indicate le principali *Cronache* locali.

(14) A. BENEDETTI, *Considerazioni sullo sviluppo della popolazione di Pordenone,* ne « Il Noncello », 5 (II semestre 1955), pp. 77-80.

(15) A. BENEDETTI, *Breve storia di Pordenone,* Pordenone, Ed. « Il Noncello », 1956, pp. 128, bibl. di 105 nn., ill. 34.

(16) A. BENEDETTI, *L'iconografia di Pordenone,* ne « Il Noncello », 16 (I semestre 1961), pp. 17-38 con 13 figg.

(17) A. BENEDETTI, *Storia di Pordenone,* Pordenone, Ed. « Il Noncello », 1964, pp. 447, ill. 57.

(18) A. BRUSADINI, *Pordenone medievale e moderna,* ne « Le cento città d'Italia illustrate », Fasc. 224, Milano, Sonzogno, 1928, pp. 16, figg. 29.

(19) V. CANDIANI, *Pordenone. Ricordi cronistorici,* Pordenone, Tip. Gatti, 1902, pp. XII-342 con 19 ill. f.t.

(20) G. COMELLI, *Pordenone. Cenni Storici,* nell'opera « Il Friuli. Luoghi e cose notevoli », Udine, C.C.I.A., 1951, pp. 101-112.

(21) C. ERMACORA, *Ceramisti di Pordenone,* nell'opera « Il Friuli. Aspetti caratteristici del lavoro », Udine, C.C.I.A., 1953, pp. 39-46.

(22) G. FABRIS, *Vicende storiche ed ordinamento civico del Comune di Pordenone,* Pordenone, Arti Grafiche, 1940, pp. 60.

(23) F. FRANCO, *Un brevissimo cenno storico sul territorio di Pordenone dagli Ottoni alla Repubblica di Venezia,* in « Sot la Nape », VI (1954), 3, pp. 6-7.

(24) I. FURLAN, A. DURAT, *Pordenone,* in « Iulia Gens », 6 (luglio-sett. 1960), pp. 42-57, ill. 26 e 1 cart.

(25) P. MARTIN, *La terra pordenonese sotto l'Impero romano,* ne « La Panarie », XV (1939), pp. 168-170.

(26) C. MOROSSI, *Lo stemma della città di Pordenone,* ne « Il Noncello », 3 (luglio 1954), pp. 7-30, ill. 14.

(27) V. MUZZATTI, *Guida illustrata di Pordenone. Note d'arte e di storia,* Pordenone, Ed. Portus Naonis (Arti Grafiche Friulane), 1956, pp. 48, ill. 10 (III ed.).

(28) G. PRADELLA, *Origini e sviluppo della città nei primi secoli della sua storia,* in « Numero unico del XXVIII Congresso della Società Filologica Friulana », Udine, Del Bianco, 1953, pp. 16-20.

(29) G. DI RAGOGNA, *Scoperte romane nel Pordenonese,* ne « La Panarie », XVII (1949), pp. 26-28.

(30) G. DI RAGOGNA, *Piccola Mostra delle origini,* Pordenone, Arti Grafiche, 1949, pp. 67, ill. 10.

(31) G. DI RAGOGNA, *Anticipazioni sull'origine preromana di Torre,* Pordenone, Cosarini, 1951, pp. 93, ill. 23.

(32) G. DI RAGOGNA, *Dove le piu antiche testimonianze del Friuli,* Pordenone, Cosarini, 1954, pp. 62 e 27 tavv. f. t.

(33) G. DI RAGOGNA, *L'origine di Cordenòns,* Pordenone, Cosarini, 1963, pp. 117, 1 cart., ill. 31.

(34) G. VALUSSI, *Pordenone,* nell' opera « Friuli-Venezia Giulia », Torino, U.T.E.T., 1961, pp. 477-482.

(35) G. VALUSSI, *Il circondario di Pordenone,* ne « La Geografia delle Scuole », Novara, IX (1964), 6, pp. 25-28, 1 cart.

(36) L. ZANINI, *Ceramiche di Pordenone,* nell'opera « Friuli Nostro », Udine, La Panarie, 1946, pp. 243-244.

(37) *Pordenone,* in « Numero unico del XXVIII Congresso della Società Filologica Friulana », Udine, Del Bianco, 1953, pp. 75, ill. 64.